

MENENTUKAN BATAS NEGARA GUNA MENINGKATKAN PENGAWASAN, PENEGAKKAN HUKUM DAN KEDAULATAN NKRI

Prof. Dr. Hasjim Djalal, MA¹

Abstract - In order to assure the control and the law enforcement as well as the sovereignty of a state in a border area, they will have first of all determine the borderline of the states, preferably with the neighboring states as the case maybe. Indonesia is very conscious of determining its borders with its neighbors, either on land or at sea and in the air, as well as in the seabed area (continental shelf) beyond its territorial sovereignty. Therefore, it has to determine a number of maritime borders with different rights and obligations, such as internal waters, archipelagic waters, territorial sea, contiguous zones, economic zones, and continental shelf/margin. In addition, in view of its strategic location, it has also to determine the location or the archipelagic sea lanes in order foreign vessels to be able to exercise the right of archipelagic sea lanes passage in addition to the right of innocent passage. Moreover, being an archipelagic state with a very large and intensive process of decentralization, Indonesia also has to deal with the problems of boundaries between the various provinces in the country either maritime or land boundaries.

Keywords: maritime boundaries, agreements with neighboring states, different kind of maritime boundaries.

Pendahuluan

Berdasarkan hukum internasional, dewasa ini Indonesia mempunyai beberapa macam perbatasan Nasional: udara, darat, laut, dan perbatasan dasar laut. Di samping itu, khusus di Indonesia, Indonesia juga mempunyai persoalan batas antar provinsi, antar kabupaten, antar kabupaten dan kota, dan lain-lain, serta batas-batas dari Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) dan batas dari hak-hak tradisional, khususnya di bidang perikanan rakyat, antara Indonesia dengan negara-negara tetangga yang harus disepakati melalui persetujuan bilateral. Dalam hubungan ini, maka masalah batas antara provinsi dan kabupaten mungkin juga banyak bisa menimbulkan persoalan.

Negara/Pemerintah secara konstitusional wajib dan bertanggung jawab menjaga dan membela setiap perbatasan nasional tersebut sebagaimana di amanatkan oleh Alinea

¹ Penulis adalah mantan Dubes, kini Maheswara LEMHANAS, anggota Dewan Kelautan Indonesia dan Pengamat Kelautan Indonesia; Penasehat Menteri Kelautan dan Perikanan, anggota Dewan Kelautan Indonesia (DEKIN).

ke-4 Pembukaan UUD 1945 yang menyatakan bahwa negara harus “melindungi segenap Bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia.”

Pada waktu Proklamasi Kemerdekaan Indonesia tanggal 17 Agustus 1945, wilayah darat Indonesia adalah seluruh wilayah bekas Hindia Belanda, dan wilayah laut NKRI adalah 3 mil dari garis pantai masing-masing pulau Indonesia yang ribuan jumlahnya itu, yang seluruhnya adalah kira-kira 100.000 km². Dengan diumumkannya Wawasan Nusantara Indonesia dalam Deklarasi Pemerintah/Juanda tanggal 13 Desember 1957, maka batas wilayah laut NKRI berubah dari 3 mil menjadi 12 mil, dan cara mengukurnya pun berubah dari yang semula garis pantai masing-masing pulau menjadi garis-garis pangkal lurus yang menghubungkan pulau-pulau terluar Indonesia. Deklarasi ini telah memperluas wilayah laut Indonesia menjadi kira-kira 3.000.000 km². Dengan diterimanya Konvensi Hukum Laut PBB 1982 yang antara lain mengakui Wawasan Nusantara Indonesia, maka disamping wilayah laut (dan udara) Indonesia yang bertambah luas itu, Indonesia juga mendapatkan hak-hak berdaulat di laut atas kekayaan alam di ZEE sejauh 200 mil lagi dari garis-garis pangkal lurus Nusantara dan di Landas Kontinen (daerah dasar laut) sampai ke batas terluar ZEE, atau sampai ke batas “*continental margin*” jika masih ada kelanjutan alamiah pulau-pulau Indonesia ke dasar Samudera, disertai dengan berbagai-bagai kewenangan lainnya. Dengan ZEE dan Landas Kontinen ini, maka hak-hak berdaulat dan kewenangan Indonesia di luar wilayahnya bertambah lagi dengan kira-kira 3.000.000 km² lagi.

Dengan demikian maka negara kini tidak lagi harus menegakkan hukum dan mempertahankan kedaulatannya atas laut seluas kira-kira 100.000 km² pada waktu Proklamasi Kemerdekaan, tetapi telah berkembang 60 kali lipat menjadi kira-kira 6.000.000 km². Secara lebih rinci, luas NKRI kini adalah $\pm 8.282.446$ km², yang terdiri dari Laut Teritorial ± 284.211 km², ZEE 2.981.211 km², Landas Kontinen $\pm 2.817.149$ km², Landas Kontinen di luar 200 mil ZEE yang telah didaftarkan di PBB ± 4.209 km², Perairan Kepulauan $\pm 3.096.191$ km², wilayah darat Indonesia $\pm 1.916.625$ km², dan wilayah udara $\pm 5.297.027$ km², yaitu udara di atas darat, Perairan Kepulauan, dan Laut Wilayah Indonesia. Seyogyanyalah kiranya kemampuan penegakkan hukum dan kedaulatan untuk membela batas-batas negara tersebut juga harus berkembang sesuai dengan kebutuhan-kebutuhan dan keadaan baru.

Dalam membela dan mempertahankan batas-batas NKRI ini, baik di darat, di laut, maupun di dasar laut dan di udara, maka perlu diperhatikan 3 tiang utama Indonesia yang selalu harus tetap dipelihara, yaitu: Tekad satu Bangsa sebagaimana dinyatakan dalam Sumpah Pemuda tanggal 28 Oktober 1928, Proklamasi Kemerdekaan dalam satu Negara NKRI tanggal 17 Agustus 1945, dan Deklarasi satu kesatuan tanah air/kewilayahan darat, laut dan udara serta dasar lautnya dalam Deklarasi Juanda tanggal 13 Desember 1957. NKRI itu sendiri pada dasarnya mempunyai 4 tiang, yaitu Pancasila, UUD 1945, Negara Kesatuan (bukan Negara Federal) dan prinsip Bhinneka Tunggal Ika.

Batas Wilayah Udara

Menurut hukum internasional, Indonesia mempunyai kedaulatan atas wilayah udara di atas wilayah darat dan wilayah lautnya sampai suatu ketinggian dimana udara tersebut mencapai angkasa luar. Sampai kini belum ada kesepakatan Internasional mengenai tingginya wilayah udara ke langit, walaupun ada kesepakatan bahwa wilayah udara tidak mencakup angkasa luar. Ada negara yang mengklaim wilayah udara sampai ketinggian sekitar 100 km ke udara, tetapi ada pula teori yang mengatakan bahwa ketinggian wilayah udara tergantung sampai kemana *fixed wing aircraft* dapat terbang dengan mempergunakan *aerodynamic*. Indonesia pernah "mengklaim" bahwa *geo-stationary orbit* (GSO) yang letaknya kira-kira 36 ribu km diatas permukaan bumi sebagai wilayahnya, namun hal tersebut tidak mendapat pengakuan dunia dan Hukum International, terutama karena Indonesia tidak melaksanakan *effective occupation and control* atas GSO tersebut. Yang kini diakui sebagai wilayah udara Indonesia adalah udara diatas darat, perairan nusantara, dan laut Teritorial Indonesia, yang keseluruhannya kini adalah kira-kira 5.297.027 km², suatu perluasan yang sangat dramatis jika dibandingkan dengan luas udara Indonesia pada waktu Proklamasi hanyalah sekitar 2 juta km². Secara horizontal, batas wilayah udara tersebut mengikuti batas-batas wilayah darat dan laut wilayah Indonesia baik sebagaimana ditetapkan dalam perjanjian dengan negara-negara tetangga, ataupun yang ditetapkan sendiri oleh Indonesia ke laut bebas.

Batas Wilayah Darat

Batas wilayah darat Indonesia pada dasarnya adalah batas-batas yang disepakati oleh Pemerintah Hindia Belanda dan Pemerintah Inggris dan Portugis di zaman kolonial, khususnya di Kalimantan (Serawak dan Sabah), di Papua, dan di Pulau Timor. Pada dasarnya, batas darat tersebut ada yang mengikuti:

- (a) Bagian-bagian terdalam di sungai-sungai perbatasan (seperti di Fly River antara Papua dan Papua New Guinea),
- (b) Ada pula yang mengikuti *watershed* (puncak-puncak gunung/ketinggian yang memisahkan aliran air) seperti di pegunungan Kalimantan.
- (c) Ada pula yang merupakan garis-garis lurus yang ditarik antara titik-titik tertentu seperti di sebagian besar perbatasan antara Papua dan Papua New Guinea dan di sebagian Kalimantan Timur (Sebatik)

Walaupun perjanjian-perjanjian tersebut kadang-kadang cukup jelas di atas kertas, namun tidak mudah menentukan letaknya yang pasti di lapangan, terutama di tengah-tengah hutan (misalnya di Papua), ataupun aliran-aliran sungai di tempat yang agak rata (seperti di Kalimantan Barat), ataupun karena aliran-aliran sungai yang dapat berubah setelah puluhan tahun. Diperlukan memang kerja sama yang efektif antara negara-negara tetangga untuk secara bersama-sama melakukan survei dan pemetaan batas-batas darat tersebut secara teliti dan kemudian menetapkan tanda-tanda perbatasannya.

Batas Wilayah Laut dan Dasar Laut

Perbatasan laut Indonesia, mencakup beberapa kawasan laut:

1. Perairan Pedalaman Indonesia.

Konvensi Hukum Laut (UNCLOS 1982) memungkinkan Indonesia menetapkan perairan pedalaman (*internal waters*) tersebut di dalam perairan kepulauannya, di sepanjang pantai, yang status hukumnya sangat bersamaan dengan wilayah darat suatu negara, dalam arti kapal-kapal asing pun tidak mempunyai hak lewat secara damai (*innocent passage*) melalui perairan pedalaman tersebut. Sampai sekarang Indonesia belum lagi menetapkan batas-batas dari perairan pedalamannya tersebut.

2. Perairan Kepulauan atau Perairan Nusantara.

Perairan kepulauan atau perairan nusantara (*archipelagic waters*) adalah perairan yang dikelilingi oleh garis-garis lurus yang menghubungkan titik-titik terluar dari pulau-pulau terluar Indonesia yang cara-cara penentuannya ditetapkan dalam UNCLOS 1982. Dengan diumumkannya Wawasan Nusantara Indonesia (Deklarasi Juanda) tanggal 13 Desember 1957 yang kemudian dikuatkan dengan UU no.4/PRP/1960, maka batas-batas terluar perairan Indonesia tersebut telah di umumkan dan telah didepositkan di PBB. Tetapi dengan berlakunya UNCLOS 1982 pada tanggal 16 November 1994 (Indonesia sudah meratifikasi dengan UU no.17/1985), maka UU no.4/PRP/1960 tersebut telah digantikan oleh UU no.6/1996 yang lebih sesuai dengan UNCLOS 1982. Tapi sayangnya, koordinat-koordinat titik-titik terluar Indonesia yang baru tidak ditetapkan di dalam UU no.6/1996 tersebut. Barulah kemudian dengan PP no.38/2002 daftar koordinat titik-titik terluar tersebut di umumkan, setelah beberapa perubahan tertentu, telah didepositkan di Sekretariat PBB. Perubahan-perubahan garis pangkal Nusantara Indonesia yang ditetapkan dengan PP no.61/1998 di sekitar Laut Karimata dan Laut Cina Selatan juga telah didaftarkan ke Sekretariat PBB, demikian juga dengan perubahan karena kasus Sipadan dan Ligitan dan Timor Leste.

Perlu dicatat bahwa di dalam perairan nusantara ini, kapal-kapal asing mempunyai hak lewat, baik (a) berdasarkan prinsip-prinsip *innocent passage* (PP no.36/2002) di seluruh perairan nusantara, maupun (b) berdasarkan prinsip-prinsip “Archipelagic Sealanes Passage” (ASP) melalui Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) tertentu (PP No.37/2002) yang cara-cara penetapannya serta hak dan kewajiban kapal-kapal yang lewat ditetapkan berdasarkan UNCLOS 1982.

Di bagian-bagian tertentu perairan nusantara ini, negara-negara lain pun mempunyai hak-hak tertentu, seperti hak memperbaiki kabel-kabel bawah laut milik mereka yang rusak, ataupun hak-hak penangkapan ikan tradisional negara-negara tetangga di bagian tertentu perairan nusantara yang pelaksanaannya harus diatur dalam perjanjian bilateral tersendiri, seperti perjanjian Indonesia-Malaysia bulan Februari 1982 yang telah diratifikasi oleh Indonesia dengan UU no.1/1983

yang mencakup hak penangkapan ikan tradisional Malaysia di perairan sekitar kepulauan Anambas.

3. ALKI (Alur Laut Kepulauan Indonesia)

Khusus mengenai ALKI, sampai sekarang Indonesia telah menetapkan tiga ALKI Utara-Selatan yaitu ALKI I dari Laut Cina Selatan melalui Laut Karimata, Laut Jawa dan Selat Sunda, ALKI II dari Laut Sulawesi melalui Selat Makassar, Laut Flores dan Selat Lombok, dan ALKI III dari Samudera Pasifik melalui Laut Maluku, Laut Seram, Laut Banda dan kemudian bercabang ke Laut Sawu, Laut Timor dan Laut Arafura. Ketiga ALKI ini telah diterima oleh dunia Internasional dan kini telah berlaku. Namun demikian, Indonesia sampai kini belum menetapkan ALKI Timur-Barat melalui Laut Jawa, dan karena itu hal ini berpotensi menimbulkan kerawanan dan konflik di Laut Jawa antar armada yang lewat dan Indonesia. Perlu dipahami bahwa penetapan ALKI, termasuk Timur-Barat, adalah untuk kepentingan Indonesia sendiri. Disamping itu, ketentuan-ketentuan tentang ALKI dalam PP no.37/2002 perlu disempurnakan, terutama tentang “pemberitahuan” sebelum kapal-kapal perang asing melewati ALKI.

19 SEA LANE RULES

1. *Ships and aircrafts in sea lanes will not disturb or threaten the sovereignty, territorial integrity or independence and national unity of Indonesia. They will not carry out any action that would contravene principles of international law as embodied in the United Nations Charter.*
2. *Except for situations involving force majeure or distress, aircrafts in archipelagic sea lanes passage shall not land in Indonesian territory, including territory in the sea lanes. Ships and aircrafts in archipelagic sea lanes passage shall not deviate more than 25 nautical miles to either side of axis lines during passage, provided that such ships and aircrafts shall not navigate closer to the coasts than 10 per cent of the distance between the nearest points on islands bordering the sea lanes.*
3. *Foreign civil aircrafts passing through sea lanes must comply with international rules of civil aviation as established by ICAO.*

4. While exercising sea lanes passages, foreign warships and foreign military aircrafts are not allowed to conduct war exercises or use live ammunition nor to conduct a war game. They are to proceed without delay through or over the sea lanes in the normal mode solely for the purpose of continuous, expeditious, and unobstructed transit.
5. Foreign warships and military aircrafts, as well as ships using nuclear energy, passing through sea lanes, are recommended to inform the Indonesian Government (namely, the Commander of the Indonesian Armed Forces) in advance for the purpose of safety of navigation and to take the necessary preparatory actions should something untoward happens.
6. Ships carrying nuclear materials, except warships and other government ships operated for non-commercial purposes, are required to notify the Commander of the Indonesian Armed Forces in advance in accordance with the Convention on the Physical Protection of Nuclear Materials; are requested to comply with the Code for the Safe Carriage of irradiated nuclear fuel, plutonium and high level radioactive waste in flasks on board ships (INF Code); and are required to comply with other international conventions dealing with transportation or carriage of dangerous goods, hazardous materials and noxious substances.
7. Foreign military aircrafts flying above the sea lanes must observe the safety of civil aviation and monitor emergency frequencies, and are requested to maintain contact with the authorized air traffic controllers.
8. Transiting foreign ships and/or aircrafts should move carefully in sea lanes which are full of economic activities (either fisheries or mining), should exercise caution in limited navigational areas, and are prohibited from entering within 500 meters safety zones around oil and gas installations, and should always observe and be careful with respect to the underwater cables and pipelines.
9. Foreign fishing vessels must keep their fishing gear stowed during transits, and are prohibited from carrying out fishing activities while in transit.
10. Transiting ships through sea lanes have to follow generally accepted international navigational rules for the safety of navigation and to be careful, and show due regard for local shipping as well as activities of local fishermen.
11. Ships in sea lanes passage shall comply with all generally accepted international standards regulating pollution of the marine environment from vessels and ships

using sea lanes shall not dump wastes or other matter or discharge poisonous or dangerous materials while in Indonesian water.

- 12. All ships are prohibited from cleaning their tanks or polluting Indonesian waters while in transit.*
- 13. All passing ships are not allowed to stop or anchor or to move back and forth while passing without any legitimate reason, except in case of force majeure or in distress. Transiting ships shall navigate in the normal mode solely for the purpose of continuous, expeditious, and unobstructed transit.*
- 14. Transiting ships are not allowed to disembark persons or goods and transfer them to other ships in contravention of customs, financial, immigration or health rules of Indonesia, or to carry out other activities in contravention of those rules.*
- 15. Ships and transiting aircrafts are not allowed to carry out survey works or marine scientific research, including taking water samples for the purpose of investigation during passage. They shall not interfere with survey or marine scientific research activities carried out by Indonesia in the sea lanes or thereabove.*
- 16. Transiting ships and aircrafts are prohibited from carrying out unauthorized broadcasting or to emit electromagnetic signals that are aimed at interfering with national telecommunications systems and are prohibited from establishing direct communications with unauthorized persons or certain groups in the territory of Indonesia.*
- 17. Transiting ships shall always meet the generally accepted international requirements for the safety of navigation.*
- 18. To the maximum extent established by applicable international agreements, shippers, cargo owners, and ship owners are strictly liable individually or collectively for the damage caused by them including to pay compensation to Indonesia, either by way of applicable international agreements or otherwise. They shall be insured as required accordingly. Such liability and insurance shall also include compensation for the damage, including direct, consequential, or environmental, to Indonesia. The Flag State of a ship entitled to sovereign immunity shall bear international responsibility for damages caused to Indonesia by the non-compliance of the ship with international law.*
- 19. For purposes of the safety of navigation and the safety of Indonesia, foreign tankers, vessels using nuclear energy, foreign vessels carrying nuclear substances and other*

dangerous goods, foreign fishing vessels, as well as foreign warships passing through Indonesian waters from one part of the Exclusive Economic Zone or the High Seas to another part of the Exclusive Economic Zone or High Seas are recommended to pass through the sea lanes.

4. Laut Teritorial/Laut Wilayah

Di luar perairan nusantara, Indonesia mempunyai kedaulatan wilayah atas Laut Teritorial/Laut Wilayah selebar 12 mil mengelilingi perairan nusantara tersebut. Dalam hal laut yang berhadapan dengan negara tetangga yang lebarnya kurang dari 24 mil, maka batas-batas Laut Teritorial Indonesia ditetapkan berdasarkan perjanjian dengan negara tetangga yang bersangkutan. Sampai sekarang sudah ada perjanjian perbatasan Laut Wilayah antara Indonesia-Malaysia di bagian tertentu Selat Malaka dan antara Indonesia dengan Singapura di bagian tertentu Selat Singapura. Tetapi kedua batas tersebut belum menyambung dan belum lengkap baik di sebelah Barat maupun di sebelah Timur Singapura. Indonesia sudah lama menghendaki penuntasan penetapan perbatasan Laut Wilayah ini, namun kurang mendapatkan tanggapan yang positif dan serius dari Malaysia maupun Singapura, walaupun batas dengan Singapura telah berhasil sedikit diperpanjang ke sebelah Barat. Syukurlah kini telah dimulai lagi pembicaraan ke arah penyelesaian perbatasan laut teritorial Indonesia-Malaysia dan Indonesia-Singapura tersebut

Khusus mengenai perbatasan laut ke sebelah Timur dari Singapura, masalahnya masih tergantung pada penyelesaian akibat putusan Pengadilan Internasional dalam perkara antara Malaysia dan Singapura tentang kepemilikan Batu Putih (*Horsburgh Lighthouse*) di pintu masuk ke Laut Cina Selatan yang kini masih dibahas antara Singapura dan Malaysia. Tetapi terlepas dari persoalan kepemilikan Batu Putih dan perairan disekitarnya, saya berpendapat bahwa penetapan perbatasan Laut Teritorial antara Indonesia dengan Malaysia dan Singapura di bagian-bagian yang belum ditetapkan perlu segera ditetapkan, antara lain karena rawannya perairan-perairan ini, karena:

- (a) pencurian/ekspor pasir dari Indonesia ke Singapura,
- (b) karena penyelundupan yang marak dari Indonesia ke Singapura dan sebaliknya,
- (c) pembuangan-pembuangan limbah berbahaya termasuk minyak dan limbah-limbah industri ke perairan-perairan tersebut,
- (d) masalah-masalah yang berkaitan dengan bajak laut/perompakan dan pelanggaran-pelanggaran hukum lainnya di laut.

Perlu dicatat bahwa perairan pedalaman, perairan nusantara, dan laut wilayah, termasuk ALKI, adalah wilayah nasional dimana Indonesia mempunyai kedaulatan kewilayahan (*sovereignty*) atas perairan-perairan tersebut. Dengan diterimanya Konvensi Hukum Laut 1982, maka luas laut yang berada dibawah kedaulatan Indonesia telah berkembang dari kira-kira 100 ribu km² pada waktu Proklamasi menjadi kira-kira 3 juta km² dewasa ini, persisnya 3.380.402 km².

5. Zona Berdekatan/Tambahan

Di luar Laut Teritorial Indonesia juga mempunyai kewenangan-kewenangan tertentu sampai sejauh 12 mil lagi (di *Contiguous Zone*) untuk mengontrol/melaksanakan pengawasan imigrasi, pabean dan bea cukai/keuangan, karantina kesehatan, dan pelaksanaan hukum di wilayahnya, termasuk pengontrolan terhadap benda-benda kebudayaan yang berharga dan bersejarah (harta karun) karena kapal karam dan lain-lain. Sampai sekarang Indonesia juga belum mempunyai ketentuan perundangan-undangan tentang *Contiguous Zone* ini. Kalau Indonesia telah menetapkan ketentuan-ketentuan tentang *Contiguous Zone* ini, maka tentunya perbatasan di bagian-bagian laut yang kurang dari 48 mil tetapi di luar laut teritorial juga perlu ditetapkan melalui perundingan-perundingan dengan negara tetangga khususnya dengan Malaysia di Selat Malaka dan mungkin juga dengan Filipina antara Mindanao dan Sulawesi Utara. Indonesia kini baru mulai mempersiapkan ketentuan perundang-undangannya tentang Zona Tambahan ini.

6. Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)

Disamping itu, di luar laut teritorial Indonesia juga mempunyai hak-hak berdaulat atas kekayaan alam (tentang perikanan) dan kegiatan ekonomi lainnya seperti pemanfaatan energi laut, arus dan angin di Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) sejauh 200 mil dari garis-garis pangkal Nusantara, serta kewenangan-kewenangan untuk mengatur penelitian ilmiah kelautan, pemeliharaan lingkungan laut dan pembangunan pulau-pulau buatan, anjungan-anjungan, dan bangunan-bangunan lainnya di laut. Indonesia sudah mempunyai UU mengenai ZEE ini, tetapi baru menetapkan perbatasan ZEE dengan Australia di Laut Arafura, Laut Timor, di Selatan Sumbawa dan di antara Pulau Jawa dengan Pulau Christmas (yang kini belum diratifikasi oleh kedua negara). Indonesia belum menetapkan batasan ZEE dengan negara-negara ASEAN lainnya, baik dengan Thailand dan Malaysia di bagian Utara Selat Malaka, maupun dengan Malaysia dan Vietnam di Laut Cina Selatan, ataupun dengan Malaysia dan Filipina di Laut Sulawesi. Tidak adanya perbatasan ZEE ini dapat menimbulkan kerawanan dan kerancuan tersendiri yang berkaitan dengan masalah-masalah pengelolaan dan pencurian ikan di daerah-daerah perbatasan ZEE Indonesia dan negara tetangga. Indonesia juga sudah lama menawarkan perundingan mengenai hal ini kepada Malaysia, tetapi Malaysia dan negara-negara tetangga lainnya dengan segala dalih enggan/tidak suka membicarakannya.

7. Landas Kontinen

Di dasar laut di luar Laut Wilayah, Indonesia juga mempunyai hak-hak berdaulat atas kekayaan alam yang terkandung di dalamnya baik terhadap jenis-jenis perikanan yang berada di dasar laut (*sedentary species*), maupun terhadap migas ataupun mineral lainnya. Dahulu, sesuai dengan Konvensi Jenewa tahun 1958, hak-hak berdaulat atas kekayaan alam di landas kontinen/di dasar laut tersebut hanyalah sampai kedalaman air 200 Meter. UU no.1/1973 masih didasarkan kepada Konvensi Jenewa 1958 tersebut yang juga diratifikasi oleh Indonesia. Tetapi kini dengan UNCLOS 1982, hak-hak berdaulat tersebut diakui sampai kelanjutan alamiah wilayah darat tersebut ke dasar laut (*continental margin*), dan karena itu

bisa mencapai 100 mil di luar kedalaman air 2500 meter ataupun sampai 60 mil dari “kaki kontinen” (*foot of the continental slope*). Hal ini berarti bahwa dalam hal-hal tertentu ke samudera luas, hak-hak berdaulat Indonesia atas kekayaan alam di dasar laut tersebut bisa mencapai jarak sampai 350 mil dari garis pangkal nusantara, yaitu sampai ke batas Dasar Laut International yang dikelola oleh Badan Dasar Laut International (*International Seabed Authority*) yang berkedudukan di Jamaica. Hal ini tergantung dari keadaan alamiah dan struktur geologis di dasar laut tersebut. Menurut UNCLOS 1982 Indonesia dapat mengajukan klaim atas dasar laut di luar batas 200 mil dari perairan kepulauan Indonesia kepada *Continental Shelf Commission* (CSC) di New York disertai bukti-bukti/hasil-hasil penelitian tentang kelanjutan alamiah pulau-pulau Indonesia ke dasar samudera tersebut. Klaim dapat diajukan menjelang 16 November 2009, disertai garis terluar dari batas *continental margin* Indonesia. Sampai sekarang Indonesia baru mengajukan *partial submission* di sebelah Barat Aceh, dan belum lagi mengajukan klaim tersebut secara lengkap karena belum selesai melakukan penelitiannya, terutama di Samudera Hindia, di utara Papua dan selatan Sumbawa. Dalam pada itu, Indonesia juga sedang merencanakan untuk “mengganti” UU no.1/1973 dengan UU Landas Kontinen yang baru yang lebih sesuai dengan UNCLOS 1982 karena Indonesia telah meratifikasi UNCLOS 1982 tersebut dengan UU no.17/1985.

Sampai sekarang Indonesia telah mempunyai perbatasan *continental shelf* dasar laut ini dengan India (antara Andaman dan Aceh), dengan Thailand dan Malaysia di bagian Utara Selat Malaka, dengan Malaysia dan Vietnam di Laut Cina Selatan yang berhadapan dengan kabupaten Anambas dan Natuna, dengan Papua New Guinea di Utara Papua, dan dengan Papua New Guinea dan Australia di Laut Arafura dan di sebagian Laut Timor. Belum ada kesepakatan batas dasar laut antara Indonesia dan Malaysia di Kalimantan Timur, dan hal ini telah dan akan selalu menimbulkan kerawanan-kerawanan dalam hubungan Indonesia dan Malaysia seperti terlihat dalam kasus Unarang dan Ambalat. Juga belum ada perjanjian/kesepakatan perbatasan maritim antara Indonesia dengan Filipina dan Timor Leste.

Tabel 1. Daftar Perjanjian Perbatasan Negara
(Bilateral/Trilateral) Indonesia dengan Negara-negara Tetangga

No.	Subjek/Judul Perjanjian	Negara Pihak	Tempat/tanggal penandatanganan	Status Pemberlakuan/Ratifikasi
1.	Persetujuan Garis Batas Landas Kontinen RI - Malaysia	Malaysia	Kuala Lumpur, 27-10-1969	Keppres no.89 Tahun 1969 (05-11-1969)
2.	Perjanjian Garis Batas Laut Wilayah	Malaysia	Kuala Lumpur 17-03-1970	UU no.2/1971 (10-03-1971)
3.	Persetujuan Garis Batas Dasar Laut Tertentu (LK)	Australia	Canberra 18-05-1971	Keppres no.42/1971 (01-07-1971)
4.	Persetujuan Batas Landas Kontinen	Thailand	Bangkok 17-12-1971	Keppres no.21/1972 (11-03-1972)
5.	Persetujuan Batas Landas Kontinen	Trilateral Malaysia & Thailand	Kuala Lumpur 21-12-1971	Keppres no.20/1972 (11-03-1972)
6.	Persetujuan Batas-batas Laut Tertentu (LK) Tambahan Persetujuan 1971	Australia	Jakarta 9-10-1972	Keppres no.66/1972 (04-12-1972)
7.	Perjanjian Garis Batas Laut Wilayah	Singapura	Jakarta 25-05-1973	UU no.7/1973 (08-12-1973)
8.	Perjanjian Garis Batas Dasar Laut Tertentu	Australia (protektor PNG)	Jakarta 12-02-1973	UU no.6/1973 (08-12-1973)
9.	Persetujuan Garis Batas Landas Kontinen	India	Jakarta 08-08-1974	Keppres no.51/1974 (25-09-1974)
10.	Persetujuan Garis Batas Dasar Laut	Thailand	Jakarta 11-12-1975	Keppres no.1/1977 (31-01-1977)
11.	Persetujuan Perpanjangan Batas Landas Kontinen	India	New Delhi 14-01-1977	Keppres no.26/1977 (04-04-1977)
12.	Persetujuan Penetapan Titik Pertemuan Tiga Garis Batas & Penetapan Garis Batas Landas Kontinen	(Trilateral) Thailand dan India	New Delhi 22-06-1978	Keppres no.24/1978 (16-08-1978)
13.	Persetujuan Batas-batas maritim dan kerja sama bidang terkait	PNG	Jakarta 13-12-1980	Keppres no.21/1982 Catatan: yang diatur adalah garis batas laut wilayah, landas kontinen yang juga berlaku sebagai garis batas ZEE.
14.	Nota Kesepahaman Garis Sementara Penginderaan Perikanan, Penegakan Hukum	Australia	Jakarta, April 1981	Tidak memerlukan ratifikasi
15.	Persetujuan Garis Batas ZEE dan Dasar Laut Tertentu	Australia	Perth 16-03-1997	Belum berlaku karena belum diratifikasi
16.	Persetujuan Garis Batas Landas Kontinen	Vietnam	Hanoi 26-06-2003	Telah diratifikasi dgn UU no.18/2007 tgl 15-03-2007
17.	Perjanjian Garis Batas Laut Wilayah	Singapura	Jakarta 10-03-2009	Telah diratifikasi dgn UU no.4/2010 tgl 22-06-2010

18.	MoU tentang kerjasama Kelautan & Perikanan	Vietnam	27-10-2010	Tidak memerlukan ratifikasi
19.	MoU tentang Perlakuan terhadap nelayan yang ditangkap	Malaysia	Jakarta, 27-01-2012	Tidak memerlukan ratifikasi

Perlu pula dicatat bahwa Zona Berdekatan, Zona Ekonomi Eksklusif, dan Landas Kontinen, bukanlah bagian laut yang berada dalam Wilayah Kedaulatan Indonesia, tetapi adalah kawasan laut dimana Indonesia menurut hukum mempunyai hak berdaulat atas kekayaan alamnya dan berwenang melaksanakan kewenangan-kewenangan tertentu sesuai dengan ketentuan-ketentuan Konvensi Hukum Laut Internasional. Berbeda dengan kawasan laut yang berada di bawah kedaulatan Indonesia, di kawasan laut yang termasuk dalam Zona Berdekatan, ZEE dan Landas Kontinen terdapat kebebasan berlayar, terbang di atasnya dan kebebasan-kebebasan lainnya yang diatur di dalam Konvensi Hukum Laut 1982, yang telah diratifikasi oleh Indonesia dengan UU no.17/1985. Dengan haknya atas kekayaan alam di ZEE dan Landas Kontinen, maka luas kekayaan alam di laut yang kini berada dalam hak-hak berdaulat Indonesia telah bertambah lagi dengan kira-kira 2.981.211 km², yang dengan demikian berarti bahwa Indonesia berhak atas kekayaan alam seluas kira-kira 6.077.402 km² di laut-laut antara dan sekitar kepulauannya, dan hak ini bisa bertambah luas lagi jika Indonesia telah dapat menetapkan batas terluar dari *continental margin*-nya ke samudera Hindia dan Pasifik.

Wilayah Laut Provinsi/Kabupaten

Disamping masalah perbatasan yang beraneka ragam dan rumit antara Indonesia dengan negara-negara tetangga, kini kerawanan Indonesia di laut diperhebat lagi oleh masalah perbatasan laut antara provinsi-provinsi dan antara kabupaten-kabupaten/kota yang mempunyai pantai. UU no.22/1999, yang kemudian digantikan oleh UU no.32/2004 menetapkan bahwa setiap provinsi mempunyai “wilayah laut” 12 mil dari pantainya, dan kabupaten/kota mempunyai “wilayah laut” sampai 4 mil dari pantainya. Ketentuan UU baru ini telah menimbulkan kerancuan pula antara kabupaten dan kota, antara provinsi dengan provinsi, dan antara provinsi dengan pemerintah pusat mengenai perbatasan laut dan hak masing-masing dalam memanfaatkan dan mengelola kekayaan alam di laut

tersebut. Walaupun UU no.22/1999 dan UU no.32/2004 menyebut dirinya UU tentang otonomi daerah, dalam perumusan dan isinya sangat keras berbau “federalisme”. Kini telah muncul pula ide tentang “provinsi kepulauan” yang hak dan kewajibannya sama sekali belum jelas. Di samping itu, menurut UU Indonesia tidak disebut adanya “kecamatan kepulauan” walaupun cukup banyak kabupaten/provinsi yang kawasan perbatasannya justru terletak di pinggir pantai atau laut yang ada dalam daerah suatu kecamatan, apalagi karena menurut UU “kawasan perbatasan” di darat terletak pada kecamatan (tidak terlalu jelas pengertian “kawasan perbatasan” di laut, karena kecamatan tidak jelas haknya atas kawasan laut).

Kepentingan Indonesia Lainnya di Laut

Walaupun wilayah kedaulatan dan kewenangan Indonesia di luar wilayah kedaulatan tersebut telah diatur sesuai dengan ketentuan hukum internasional berdasarkan Kkonvensi hukum laut 1982, namun ini tidak berarti bahwa Indonesia tidak lagi mempunyai kepentingan atas kawasan di luar itu. Indonesia tetap mempunyai kepentingan yang sangat besar terhadap kawasan udara di luar laut teritorialnya, karena kepentingan penerbangannya yang menjelajah seluruh dunia dan kepentingan pertahanannya yang harus mampu menghadapi ancaman-ancaman dari luar wilayah udaranya. Indonesia juga berkepentingan atas kawasan laut bebas di luar ZEE-nya karena kepentingan pelayarannya untuk melindungi kapal-kapalnya yang berlayar di samudera luas dan terhadap perikanan di laut bebas tersebut yang erat kaitannya dengan perikanan di ZEE nya, terutama jenis perikanan yang bermigrasi jauh (*highly migratory species*) dan yang bermigrasi antar ZEE Indonesia dengan ZEE negara-negara tetangga, ataupun antara ZEE Indonesia dengan laut bebas di dekatnya (*straddling fish stocks*).

Demikian pula halnya dengan pengelolaan dan pemanfaatan kekayaan alam di dasar laut bebas di luar batas landas kontinen (daerah dasar laut internasional). Indonesia berkepentingan atas pemanfaatan kekayaan alam tersebut serta pengelolaannya karena akan erat kaitannya dengan pemanfaatan, pengusahaan, dan pengelolaan kekayaan alam yang sejenis di perairan dan di wilayah darat Indonesia sendiri, seperti tembaga, nikel, dan lain-lain.

Cara-cara Perolehan/Kehilangan Wilayah

Kita juga perlu mengenal bahwa dalam hukum internasional sesuatu wilayah Negara dapat berkembang atau mengecil melalui berbagai-bagai cara yang sah, seperti:

- (1) *Accretion*, karena perubahan-perubahan alamiah.
- (2) *Purchases*, karena dijual/dibeli.
- (3) *Cession*, yang sering terjadi dalam penyesuaian-penyesuaian wilayah perbatasan,
- (4) Di masa lalu, *Conquest* melalui peperangan juga dapat memperluas atau memperkecil wilayah negara, tetapi kini perolehan wilayah melalui peperangan telah dilarang oleh hukum internasional.
- (5) *Discoveries* juga adalah salah satu cara perolehan wilayah di masa lalu, khususnya di zaman kolonial.
- (6) *Succession* yang terjadi karena “wafatnya” atau terjadinya “perpecahan/*separation*” sesuatu negara dan kemudian hak dan kewajibannya, termasuk wilayahnya, “diwariskan” kepada negara atau negara-negara penggantinya, atau “pecahan”nya, seperti munculnya negara-negara setelah zaman kolonial dan munculnya beberapa negara baru setelah Uni Soviet dan Yugoslavia bubar.
- (7) Penggabungan Negara, seperti Federasi ataupun karena Integrasi seperti masuknya Timor Timur ke dalam NKRI melalui UU no.7/76.
- (8) Perkembangan-perkembangan dalam hukum internasional, seperti berubahnya laut wilayah dari 3 mil menjadi 12 mil, dan diakuinya prinsip-prinsip *archipelagic states* yang memungkinkan Indonesia memperluas wilayah lautnya menjadi lebih dari 30 kali lipat dan kewenangannya atas kekayaan alam menjadi lebih dari 60 kali lipat.

Disamping perolehan/kehilangan wilayah negara secara hukum melalui cara-cara tersebut di atas, suatu negara juga bisa “kehilangan” wilayahnya secara politis, *socio cultural*, dan ekonomis apabila wilayah dan penduduknya tidak mendapat perhatian lagi dari pemerintahnya, baik pemerintah pusat maupun daerah, sehingga penduduk di tempat-tempat tersebut, khususnya di pulau-pulau kecil yang terpencil dan di daerah perbatasan, tidak lagi merasa ada hubungan hukum, politis, *socio cultural*, dan ekonomis

dengan bagian-bagian lainnya negara tersebut. Hal-hal semacam ini juga dapat mengancam kesatuan NKRI.

Kerawanan-kerawanan

Memperhatikan hal-hal di atas maka memang terdapat kerawanan-kerawanan di wilayah perbatasan Indonesia, misalnya:

Pertama, tidak jelasnya perbatasan di lapangan termasuk di darat, walaupun telah ada perjanjian perbatasan mengenai hal itu. Di darat hal ini telah menimbulkan masalah lintas batas antara penduduk perbatasan, yang kemudian diperhebat dengan masalah penyelundupan, *illegal entry*, penyusupan unsur-unsur teroris, perpindahan patok-patok perbatasan, pencurian kekayaan alam, dan lain-lain. Untuk mengatasi hal ini kiranya diperlukan hubungan dan kerja sama yang baik antara petugas perbatasan di kedua negara, sambil meningkatkan kemampuan ilmu pengetahuan dan teknologi, serta peralatan, sumber daya manusia, dan organisasi/koordinasi kegiatan di daerah perbatasan antara pejabat-pejabat perbatasan yang bersangkutan.

Kedua, di laut masalah transit dan hak lewat kapal-kapal asing melalui laut-laut Indonesia yang begitu luas, baik yang lewat berdasarkan prinsip *innocent passage*, maupun ASP melalui ALKI, adalah sangat rawan karena kurangnya kemampuan monitoring dan pengawasan terhadap kapal-kapal perang maupun kapal selam/terbang militer asing melalui ALKI-ALKI Indonesia, baik monitoring melalui radar maupun satelit, serta kemampuan pengamanan dan pertahanan di ALKI-ALKI tersebut yang dapat membawa kerawanan-kerawanan tertentu bagi Indonesia. Kerawanan tersebut akan berlipat ganda di daerah-daerah yang biasa dipakai buat pelayaran Internasional, jika ALKI belum ditetapkan. Karena itu, tidak ada jalan lain bagi Indonesia untuk mengamankan perbatasannya kecuali meningkatkan kemampuan pengamanan dan pertahanannya yang kini sangat tidak sebanding dengan luasnya kawasan laut (6 juta km²) dan udara Indonesia (5 juta km²) yang harus diamankan dan dipertahankan.

Ketiga, kekayaan alam Indonesia di laut terutama perikanan banyak yang dijarah, dan dirusak, baik melalui pencurian-pencurian ikan ataupun praktek-praktek penangkapan ikan yang bertentangan dengan hukum seperti penggunaan bom ataupun sianida. Disamping itu, berbagai kejahatan di laut semakin marak seperti pencurian benda-

benda sejarah dan kultural (“harta karun”) di kapal-kapal yang karam, penyelundupan, termasuk penyelundupan BBM, imigrasi gelap, terorisme, bajak laut dan perompakan, *illegal logging*, dan lain-lain yang semuanya memerlukan peningkatan penegakan hukum dan pertahanan negara.

Keempat, perlu benar kiranya disadari bahwa perbatasan Indonesia, baik darat, laut, maupun udara termasuk yang sangat rawan dan sensitif di dunia, yang memerlukan perhatian yang lebih besar dari pemerintah baik pusat dan daerah, DPR dan DPRD, maupun dari segenap lapisan masyarakat, terutama karena:

- a. Letak Indonesia yang secara geografis di persimpangan jalan yang ramai dilewati antara Samudera Pasifik, Laut Cina Selatan dan Samudera Hindia dan antara Benua Asia dan Australia, baik oleh kapal dagang biasa, tanker-tanker raksasa, kapal-kapal yang membawa muatan-muatan berbahaya/nuklir, maupun kapal-kapal perang, termasuk kapal-kapal selam, dan kapal-kapal terbang militer asing.
- b. Struktur negerinya yang berbentuk kepulauan dengan garis pantai termasuk terpanjang di dunia di kawasan laut seluas kira-kira 8 juta km² dari permukaan bumi, serta yang dihuni oleh penduduk yang tidak merata, dan multi-etnis. Demikian pula halnya dengan batas darat yang juga “poros” terutama di daerah-daerah pegunungan dan hutan yang tidak mudah menentukan batasnya yang pasti di lapangan.
- c. Dewasa ini, Indonesia menghadapi bermacam-macam persoalan di dalam negeri, disamping pergolakan-pergolakan daerah yang ingin meningkatkan kewenangannya dan karena itu dalam beberapa hal mengurangi perhatian terhadap peningkatan keamanan perbatasan.
- d. Keadaan ekonomi negara dan rakyat yang masih sulit yang mempengaruhi kemampuan mengamankan dan mempertahankan perbatasan.
- e. Alat-alat negara pembela keamanan dan ketertiban yang sangat banyak dihujat, apalagi dalam tahun-tahun terakhir, dan karena itu menjadi ragu-ragu bertindak karena takut dituduh melanggar HAM. Disamping kemampuan dan peralatan serta dana mereka sendiri yang sangat terbatas, pelaksanaan tugas mereka dipersulit lagi oleh adanya citra “korup” pada alat-alat negara tertentu.

- f. Adanya pertentangan-pertentangan internal di dalam negeri yang selalu memperlihatkan celah-celah buat unsur-unsur pengganggu keamanan dan ketertiban, seperti pertentangan suku, agama, ras, dan golongan (SARA). Hal ini dapat dipersulit oleh adanya persamaan-persamaan antara masyarakat di sisi satu perbatasan dan di sisi lainnya, seperti di Irian (Papua).
- g. Barangkali desakan-desakan yang sangat kuat dan cepat ke arah “perubahan” di dalam masyarakat, baik karena pengaruh perkembangan dalam negeri sendiri ataupun karena pengaruh luar, seperti proses demokratisasi, “daerah-nisasi”, perlindungan HAM, kebebasan pers dan mengeluarkan pendapat, perkembangan globalisasi (di bidang *ideas*, ekonomi, perdagangan, serta komunikasi dan telekomunikasi) ikut mendorong kerawanan-kerawanan di perbatasan.
- h. Akhir-akhir ini, gejala-gejala bergesernya kekuasaan dalam negara dari pemerintah yang kuat di dukung oleh birokrasi dan TNI/Polri ke arah DPR yang didukung Parpol dan LSM, mungkin juga telah membuat Indonesia lebih rawan terhadap pengaruh-pengaruh luar dan keamanan di perbatasan.
- i. Akhirnya, yang menarik pula adalah pandangan seorang pengamat Jepang, Prof. Toshiko Kinoshita yang menyatakan bahwa pada umumnya masyarakat Indonesia tidak berpikir panjang (dan kurang disiplin), tetapi lebih cenderung untuk mengejar uang untuk memperkaya diri sendiri² dan berpikir jangka pendek. Masyarakat Indonesia kini terlihat lebih banyak berpikir jangka pendek daripada jangka panjang, lebih memusatkan perhatian kepada aspek-aspek materialistik daripada ideal spiritualistik, lebih menonjolkan individualistik dari pada komunalistik, dan semakin berpikiran menyempit dan mengecil daripada berpikiran meluas dan membesar. Mungkin juga faktor sosial psikologis/kultural ini mempersulit pengamanan daerah perbatasan.

Faktor-faktor yang Berpengaruh

Diantara faktor-faktor yang sangat berpengaruh dalam sistem keamanan perbatasan antara lain adalah:

² Lihat, Kompas, 24 Mei 2002, dalam <http://www.kompas.com>.

- a. Adanya batas-batas yang jelas yang diakui secara bilateral, regional, dan internasional dan diketahui oleh rakyat dan penegak hukum, baik di darat, di laut, maupun di udara.
- b. Adanya hubungan yang serasi antara pemerintah pusat dan daerah dan bekerja sama dengan negara-negara tetangga.
- c. Berkembangnya kerja sama ekonomi dan perdagangan, yang tertata baik dan saling menguntungkan di daerah perbatasan.
- d. Terpeliharanya hubungan etnis dan kebudayaan yang serasi di daerah perbatasan.
- e. Tegaknya hukum di dalam negara, termasuk di perbatasan, serta berkembangnya sistem *good governance* (pemerintahan yang baik, bersih dan efektif), serta terjalannya koordinasi dan kerja sama yang mantap antara berbagai-bagai pejabat penegak hukum, baik sipil maupun Militer/Polri, baik vertikal maupun horizontal
- f. Meningkatnya kemampuan pertahanan dan pengamanan di darat, laut, termasuk dasar laut, dan udara untuk menangkal segala jenis ancaman terhadap kedaulatan dan kewenangan Indonesia di darat, laut, dan udara.

Kebutuhan-kebutuhan:

Oleh karena itu, maka dalam membangun sistem keamanan perbatasan, baik di darat, di laut, maupun di udara, haruslah ada:

- a. Garis Komunikasi dan koordinasi yang mantap antara pos-pos perbatasan dengan pemerintah pusat dan daerah dan antara pejabat-pejabat terkait dengan masalah perbatasan baik darat, laut, dasar laut, maupun udara.
- b. Adanya pengaturan yang rapi antara pejabat-pejabat perbatasan (Polri dan Pemda, dan dimana perlu juga TNI) antara kedua negara yang berbatasan, terutama di bidang pertukaran *intelligence* dan informasi, saling memahami persyaratan dan prosedur lintas batas masing-masing, dan kalau perlu kerja sama penegakan hukum di perbatasan.
- c. Meningkatkan penegakan hukum di masing-masing negara terutama di daerah perbatasan.

Hal-hal yang Perlu Diperhatikan:

Diantara hal-hal yang perlu diperhatikan dalam menjaga keamanan perbatasan Wilayah Negara adalah:

- a. Segera menuntaskan berbagai perbatasan maritim dan darat dengan negara tetangga, baik melalui persetujuan bilateral, maupun trilateral, ataupun dengan mendepositkan koordinat-koordinat titik-titik dan garis-garis pangkal perairan kepulauan Indonesia ke PBB (sudah dideposit).
- b. Menyempurnakan ketentuan-ketentuan Indonesia tentang ALKI, terutama tentang ALKI Timur-Barat.
- c. Menyelesaikan dan menyempurnakan berbagai ketentuan perundang-undangan Indonesia di bidang kewilayahan dan kewenangannya di laut, termasuk batas-batas maritim, seperti penentuan perairan pedalaman Indonesia, pemahaman garis-garis pangkal lurus nusantara Indonesia yang telah didaftarkan di PBB, penentuan batas terluar *continental margin* Indonesia, serta membela kepentingan-kepentingan Indonesia di laut bebas dan di dasar laut internasional.
- d. Meningkatkan kemampuan Indonesia di bidang penegakan hukum, pertahanan, penelitian ilmiah kelautan, ilmu pengetahuan dan teknologi guna dapat memanfaatkan kekayaan alam di laut dan melindungi lingkungan laut demi kepentingan perkembangan dan pembangunan Indonesia.
- e. Perbaiki kehidupan masyarakat khususnya di daerah perbatasan, serta perbaiki dan peningkatan kemampuan alat-alat negara, dan menghilangkan korupsi dan penyelewengan.
- f. Sosialisasi yang luas di kalangan masyarakat perbatasan, baik darat maupun laut, tentang batas-batas negara dan perlunya masyarakat menghormati batas-batas tersebut serta membantu aparat negara mengamankan daerah perbatasan, yang disamping penting untuk negara secara keseluruhan, juga penting bagi masyarakat perbatasan sendiri.
- g. Menghormati dan mengatur lintas batas antar etnik di daerah perbatasan sehingga lebih berpotensi kerja sama daripada berpotensi konflik.

- h. Aparat pemerintah, baik pusat maupun daerah, perlu memahami berbagai ketentuan hukum internasional mengenai kewilayahan dan kewenangan, termasuk kelautan dan berbagai perjanjian perbatasan serta kerja sama bilateral, regional, maupun internasional, yang berkaitan dengan pengamanan perbatasan, baik di darat, laut termasuk dasar laut, maupun di udara, dan lebih meningkatkan pemahaman dan penanganan masalah perbatasan yang lebih terpadu antar berbagai instansi terkait baik vertikal, maupun horizontal.
- i. Memanfaatkan dan memberdayakan kemampuan pelaut dan nelayan-nelayan Indonesia untuk membantu alat-alat negara dalam mengamankan dan menegakkan hukum di wilayah dan kawasan laut serta udara Indonesia melalui suatu sistem informasi yang terpadu.

Kesimpulan

1. Peningkatan kerja sama dengan negara tetangga dalam menentukan batas negara, dapat dilakukan pertama dengan mengusahakan dan merundingkan batas-batas negara secara jelas. Sepanjang perbatasan darat, mengingat sudah ada perjanjian-perjanjian di zaman kolonial, maka usaha yang perlu dilakukan adalah melakukan survei memetakan, dan menetapkan batas-batas dengan patok-patok perbatasan yang jelas di daerah perbatasan darat melalui perundingan dan kerja sama dengan negara-negara tetangga yang bersangkutan.
2. Sepanjang yang bersangkutan dengan batas laut, maka batas-batas tersebut, sepanjang ada kaitannya dengan negara-negara tetangga, juga harus ditetapkan berdasarkan persetujuan dengan negara-negara tetangga yang bersangkutan, khususnya batas-batas Laut Wilayah, Zona Tambahan, Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), dan Landas Kontinen. Batas-batas maritim Indonesia ke laut bebas dapat dilakukan sendiri oleh Indonesia dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan Hukum Internasional dan ketentuan-ketentuan Hukum Laut Internasional.
3. Pengawasan wilayah Indonesia, baik darat, laut dan udara serta dasar laut, adalah merupakan kewenangan Indonesia sendiri. Demikian pula halnya dengan pengawasan kegiatan-kegiatan, baik nasional maupun internasional, di Zona Berdekatan, ZEE, dan Landas Kontinen adalah wewenang Indonesia sendiri.

4. Walaupun demikian, pengawasan atas daerah-daerah perbatasan memang memerlukan kerja sama dan koordinasi dengan negara-negara tetangga agar pengawasan yang dilakukan oleh Indonesia dapat memperoleh hasil optimal. Dalam beberapa hal, pengawasan tersebut dapat dilakukan melalui kerja sama *coordinated patrol*, *joint patrol*, *joint exercises*, *exchange of intelligence*, dan dalam hal-hal tertentu malah juga bisa melalui kesepakatan tentang *hot pursuit*. Pengembangan kerja sama ekonomi lintas batas, saling mengunjungi antara penduduk perbatasan serta hubungan sosial budaya lainnya harus tetap terpelihara dan diawasi melalui kerja sama lintas batas antara negara-negara bertetangga, baik yang menyangkut bidang imigrasi, bea cukai, maupun keamanan dan pertahanan.
5. Sudah banyak kegiatan yang dilakukan untuk menentukan perbatasan maritim Indonesia dengan negara tetangga terutama perbatasan laut Teritorial, ZEE dan landas kontinen, tetapi belum ada kesepakatan menyeluruh tentang batas-batas maritim negara di laut. Hal ini antara lain karena perundingan-perundingan perbatasan maritim memang sangat memerlukan kesabaran dan waktu lama. Namun demikian, telah ada beberapa “kesepakatan antara/pendahuluan” mengenai perbatasan maritim antara Indonesia dengan Singapura dan Malaysia, dan dengan Filipina.
6. Penentuan perbatasan darat pada dasarnya adalah masalah pembangunan tapal-tapal batas untuk lebih menjaga dan mengamankan daerah perbatasan dan lintas batas antara penduduk daerah perbatasan. Kelihatannya belum banyak yang telah diperbuat dalam tahun-tahun terakhir ini kecuali pembangunan lampu navigasi di Karang Unarang di Kalimantan Timur. Karena itu, masalah lintas batas, penyelundupan, dan keamanan perbatasan masih tetap memerlukan perhatian.
7. Penentuan perbatasan ZEE dengan negara tetangga ASEAN tidak memperlihatkan perkembangan berarti. Persetujuan Indonesia-Australia mengenai batas ZEE di Laut Arafura, Laut Timur, dan Samudera Hindia tahun 1997 sampai sekarang belum diratifikasi oleh Indonesia dan Australia karena alasan yang tidak jelas. Barangkali persetujuan ini memerlukan revisi di tempat-tempat tertentu.

8. Penentuan perbatasan landas kontinen/*continental margin* ke samudera lepas di Samudera Hindia dan Samudera Pasifik telah dimulai dengan melakukan penelitian-penelitian, tetapi belum memperlihatkan hasil-hasil yang definitif. Pemerintah kelihatan tetap berusaha untuk mengajukan klaim terhadap landas kontinen di luar 200 mil dari Perairan Nusantara Indonesia setelah 16 November 2009, yaitu target yang ditetapkan oleh PBB. Sementara itu, perjanjian perbatasan landas kontinen Indonesia-Vietnam yang sudah ditandatangani sejak tahun 2003, kini juga telah diratifikasi oleh Indonesia dan Vietnam.
9. Usaha-usaha penegakan hukum dan kedaulatan di wilayah Indonesia, khususnya di wilayah laut dan udara yang semakin bertambah luas masih sangat memprihatinkan, antara lain karena:
 - a) sangat minimnya anggaran belanja pertahanan dan penegakan hukum,
 - b) masih lemahnya koordinasi dan kerja sama antara pejabat-pejabat penegak hukum dan pembela kedaulatan, serta
 - c) masih sangat luasnya korupsi di hampir setiap jajaran dan tingkatan. Usaha selama bertahun-tahun untuk lebih menyempurnakan BAKORKAMLA atau mendirikan badan pengamanan laut yang lebih “berotot” dan “bergigi” dalam bentuk BAKAMLA belum banyak memperlihatkan hasil, walaupun akhir-akhir ini usaha-usaha penegakkan hukum di laut kelihatan sudah semakin meningkat. Akhir-akhir ini juga ada gagasan untuk membentuk suatu Badan Otorita tersendiri guna mengamankan dan mempertahankan berbagai batas negara seperti tersebut di atas; juga ada yang mengusulkan diadakannya MENKO Kelautan untuk: (a) dapat mengkoordinir berbagai-bagai kegiatan kelautan, (b) mendorong lembaga-lembaga/instansi-instansi yang ada untuk lebih berperan, serta (c) dimana perlu menangani sendiri berbagai-bagai aspek/kegiatan kelautan, baik nasional, regional, maupun internasional yang sangat banyak berkembang akhir-akhir ini yang tidak ditangani/tertangani oleh instansi-instansi pemerintahan yang ada.
10. Usaha-usaha menyempurnakan sistem pemanfaatan kelautan dan perundang-undangan yang menyangkut kelautan tetap berlanjut, walaupun belum memperlihatkan hasil yang tuntas, seperti pengadilan kelautan, peningkatan

penegakan hukum dan pengamanan laut, konservasi dan pengelolaan kekayaan alam, hubungan pusat-daerah, dan lain-lain.

11. Usaha-usaha meningkatkan kerja sama pengamanan dan penegakan hukum di daerah perbatasan dengan negara-negara tetangga memperlihatkan kemajuan-kemajuan tertentu, khususnya dengan Malaysia dan Singapura di Selat Malaka dan Selat Singapura, serta berbagai-bagai kesepakatan kerja sama dan pertukaran informasi dengan Australia.
12. Usaha-usaha mengamankan pulau-pulau terluar Indonesia lebih banyak ditujukan kepada usaha-usaha “simbolis” seperti pemberian nama, daripada usaha-usaha yang sungguh-sungguh membangun daerah dan pulau-pulau perbatasan dan memasukkan mereka ke dalam *mainstream* kehidupan ekonomi dan politik Indonesia secara keseluruhan.

Daftar Pustaka

Kompas, 24 Mei 2002, dalam <http://www.kompas.com>.

PP No.36/2002 tentang Hak Dan Kewajiban Kapal Asing Dalam Melaksanakan Lintas Damai Melalui Perairan Indonesia

PP No. 37/2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan melalui Alur Laut Kepulauan yang Ditetapkan.

PP No.38/2002 tentang Daftar Koordinat Geografis Titik-Titik Garis Pangkal Kepulauan Indonesia
United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS), 1982.

UU No. 17/1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law Of The Sea* (Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa Tentang Hukum Laut.

